[11th November 1965

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Mr. Chairman, Sir, I move—

'That the Madras Panchayats (Amendment) Bill, 1965 (L.A. Bill No. 35 of 1965), as passed by the Assembly, be passed'.

MR. CHAIRMAN : The question is—

That the Madras Panchayats (Amendment) Bill, 1965 (L.A. Bill No. 35 of 1965), as passed by the Assembly, be passed.

The motion was put and carried and the Bill was passed.

(5) THE MADRAS SALES OF MOTOR SPIRIT TAXATION (SECOND AMENDMENT) BILL, 1965 (L.A. BILL NO. 33 OF 1965).

*THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Mr. Chairman, Sir, I move—

'That the Madras Sales of Motor Spirit Taxation (Second Amendment) Bill, 1965 (L.A. Bill No. 33 of 1965), as passed by the Assembly, be taken into consideration'.

Under section 3 of the Madras Sales of Motor Spirit Taxation Act, 1939, every importer and every wholesaler should pay on all the sales of motor spirit effected by him, a tax at the rate of 9 paise per litre in the case of petrol and 8 paise per litre in the case of diesel oil and at 2 paise per litre in the case of any motor spirit other than petrol and diesel oil.

As indicated in the statement on Resources of the State, made by the Chief Minister in the Assembly and the Council, with a view to augment the resources of the State, in the context of the present emergency, the Government have decided to enhance the rate of tax on petrol from 9 paise per litre to 10 paise per litre and on diesel oil from 8 paise per litre to 10 paise per litre. However the rate of 2 paise per litre in respect of motor spirit other than petrol and diesel oil will remain unaltered. I request the House to accept the motion.

MR. CHAIRMAN : Motion moved—

'That the Madras Sales of Motor Spirit Taxation (Second Amendment) Bill, 1965 (L.A. Bill No. 33 of 1965), as passed by the Assembly, be taken into consideration'.

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIAR : Mr. Chairman, Sir, I have always stated that while I am one of those who feel that these taxation measures are necessary with a view to augmenting our finances especially during an emergency, here also I would like to make a submission so far as the enhancement of tax on diesel oil is concerned. The Government should reconsider the possibility of giving some concession to the agriculturists who *bona fide* use diesel oil for pump-sets (An hon. Member : Tractors also). It should be possible for the Government to do this. Previously the Government appointed rationing officers who went

* Printed as Appendix VI on page 260 infra.

into the question and gave some concessional rates to agriculturists in genuine cases. Now also it should be possible with a view to augmenting our food supplies to give concessional rates where diesel oil is used for tractors and pump-sets. The officers in the Agricultural department could go and find out exactly the quantity of oil required by each cultivator and the Government could grant some concession in regard to the rate of levy on him. That will give some encouragement to them to grow more food. That is all my submission, Sir.

திரு. எம். சுப்பையா செட்டியார் : தலைவரவர்களே, இந்த டீசல் ஆயிலுக்கும் பெட்ரோலுக்கும் வரி உயர்த்தும் விஷயத்தில் திரு. ராமசாமி முதலியார் சொன்னபடி விவசாயிகளுக்கு "டேக்ஸ்" (Tax) இல்லாமல் கொடுக்கவேண்டியதை எல்லாம் குறைந்த விலையில் கொடுத்தாலும் ரொம்ப சௌகரியமாக இருக்கும். அதற்கு அரசாங்கம் வழி செய்யவேண்டும். இப்போதுதான் 6 மாதத்துக்குள் இம்போர்ட் டியூட்டி அதிகப்படுத்தி டீசல், பெட்ரோல் விலை எல்லாம் ரொம்ப அதிகமாக ஏறி இருக்கிறது. இரண்டு வருஷத்துக்குள் பெட்ரோல் விலை டீசல் விலை ஏற்றத்தைப் பார்த்தால் அதற்கு ஒரு அளவுகூட போட முடியாத நிலையில் போகிறது. திரும்பவும் அதற்கே—டீசலுக்கும் பெட்ரோலுக்கும் விலை ஏற்றினால்—முக்கியமாக இப்போது ஜனங்களெல்லாம் நடப்பதை மறந்து விட்டார்கள், அரை மைல் ஒரு மைல் போகிறவர்கள் கூட பஸ்ஸில் தான் போகவேண்டும் என்று நினைக்கிறார்கள். இப்போதே பஸ்காரர், லாரிக்காரர்கள்—முக்கியமாக டவுன் பஸ்காரர்கள் நஷ்டமடைந்து வருகிறார்கள். அரசாங்கத்துக்கே நஷ்டம் வந்து கொண்டிருக்கிறது. அதே போல் முனிசிபல் டவுன்களில் பஸ் சர்வீசில் வருமானம் இல்லாமல் ரொம்ப சிரமப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். திரும்பவும் இந்த 'டேக்ஸ்' ஏறினால் அவர்கள் ரொம்ப பாதிக்கப்படுவார்கள், என்பதை அரசாங்கம் உணர்ந்திருக்கும் என்று நினைக்கிறேன். இந்த நிலைமையில், இப்போது சமீபத்தில் 'மொபசல்' (Mofussil) பஸ்களுக்குத் தான் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு [illegible] இருப்பதாக நினைக்கிறேன். டவுன் பஸ்ஸுக்கு ஏற்றி இருப்பதாக ஞாபகமில்லை. அரசாங்கம் இதையெல்லாம் கவனித்து ஒரு டேக்ஸ் ஜனங்களுக்கு அவர்களுடைய அன்றாட செலவைக் கூட்ட வருவதாக இருந்தாலும், இதை நடத்துகிறவர்கள் ஒழுங்காக நடத்த வழி செய்ய வேண்டும். டவுன் பஸ் நடத்துகிறவர்கள், முக்கியமாக லாரிக்காரர்கள் ரொம்ப சிரமப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். நமக்கு இப்போது லாரி மிக முக்கியமாகத் தேவை. ரயில்வேயே நமது எல்லா சரக்கையும் கொண்டு வர முடியாது. உதாரணமாக ஒரு சரக்கை ரயிலில் போட்டால் கொச்சியிலிருந்து மெட்ராஸ் வர இரண்டு மாதமாகிறது. ரயிலுக்கும் வேலை அதிகமாக இருப்பதால் அவர்கள் துரிதமாக கொண்டு வர முடியவில்லை. லாரிக்காரர்கள் இந்த சரக்குகளை நிதானமாக நல்ல முறையில் கொண்டு வந்து கொடுக்கிறார்கள். இப்போது லாரிக்கு மேலும் செலவு ஏற்படும்படி செய்தால் அவர்கள் நசித்துப் போய் தொழிலை விட்டுவிடும்படியான

நிலைமை ஏற்படும். அரசாங்கம் இதை உணர்ந்து, அனுசரித்து விலைவாசியை ஏற்றுவதற்கு வகையான காரணத்தை சொல்லிக் கொண்டே போனால், இது எங்கே கொண்டு போய் நிற்கும் என்று சட்ட மன்ற பட்ஜெட் விவாதத்தின்போது சொன்னேன்--சுமக்கக் கூடிய அளவுக்குத் தான் சுமை வைக்க வேண்டும்—என்பதை. பொதுமக்களுக்கு ஜனங்களும் பாதிக்கப்படுகிறார்கள் என்பதை உணர்ந்து அதற்குத் தக்க நடவடிக்கை எடுத்து அரசாங்கம் தொழில்களுக்கு உதவி செய்வது போல், பணம் மட்டும் கொடுத்தால் போதாது--அவர்கள் நல்ல முறையில் லாபகரமாக தொழில் நடத்த வசதி செய்ய வேண்டும். உதாரணமாக மோட்டார் கார்களுக்கு வேண்டிய சாமான்களின் விலை ஒரு ரூபாய்க்கு வேண்டிய சாமானை 50,100 கொடுத்து வாங்க வேண்டியிருக்கிறது. அவர்கள் கஷ்டப்பட்டு தொழில் நடத்துகிறார்கள். இவற்றை அனுசரித்து இந்த மோட்டார் ஸ்பிரிட்—டீசல், பெட்ரோல் வரி—விஷயத்தில் அரசாங்கம் விட்டுக் கொடுக்கும் என்று நான் நினைக்கிறேன். எதற்கெடுத்தாலும் ஒரே பிடிவாதமாக தாங்கள் நினைத்ததை செய்ய வேண்டும் என்ற நிலைமை இல்லாமல் அரசாங்கம் மக்கள் நன்மையைக் கருதிச் செய்தால் நல்லது என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

(டெபுடி சேர்மென் தலைமை வகித்தார்)

5-00 p.m. *கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்: கனம் டெபுடி சேர்மன் அவர்களே, கனம் உறுப்பினர் சுப்பையா செட்டியார் அவர்கள் சம்பிரதாயமான பேச்சு வழக்கப்படி பேசினார்கள் என்று நினைக்கிறேன். இன்றைக்கு இருக்கக் கூடிய நெருக்கடி நிலையில் நமக்கு பணம் வேண்டும். அந்தப் பணம் வேண்டுமென்று சொன்னால் நாம் வரிகள் போட வேண்டும். வரிகள் போட்டால் விலை ஏறும். இதை யாரும் தடுக்க மாட்டார்கள். மறுக்க மாட்டார்கள். நிச்சயமாக உயரத்தான் உயரும். எந்த விலை உயர்வு ஏற்பட்டாலும் நாட்டிலே உள்ள நெருக்கடி நிலையில் அதைச் சமாளிக்க உறுதி கொள்ள வேண்டுமே தவிர, இதனால் விலை உயர்ந்துவிடும் என்று குறை சொல்வதால் ஒன்றும் பிரயோஜனமில்லை. பொதுமக்கள் வாழ்க்கைச் செலவு அதிகரிக்காமல் இருக்க அவர்கள் தேவைகளை குறைத்துக் கொள்ளவேண்டும். இதுதான் உலகத்தில் எல்லா நாடுகளிலும் யுத்தம் நடக்கும் காலத்தில் அந்த நாட்டு மக்கள் செய்த பணி. அங்கே இதை விட கஷ்டங்களெல்லாம் ஏற்பட்டன. பற்றாக் குறை எல்லாம் ஏற்பட்டன. அப்படிப்பட்ட காலத்தில் அவர்கள் தங்கள் தேவைகளைக் குறைத்து மிகச் சிக்கனமாக வாழ்ந்து தங்கள் உபயோகப் பொருள்களைக் குறைத்து, இதையெல்லாம் செய்ததால் தான் அவர்கள் இன்றைக்கு உலகத்திலே சிறந்த நாடுகளாக இயங்கி வருகிறார்கள். தற்போது இந்த நெருக்கடி இல்லையென்றால் இந்த விதமாக பல வரிகள் போடவேண்டிய தேவை இருக்காது. நமக்கும், முதலமைச்சர் அவர்கள் இந்த சபையில் கூறியது போல், சற்றேறக்குறைய 10 கோடி ரூபாய் அளவுக்கு மத்திய சர்க்காரிடத்திலிருந்து வரவேண்டிய பணம் நெருக்கடி காரணமாக அவர்களாலும் கொடுக்க முடியவில்லை. அதை நாம்

ஈடுகட்ட வேண்டும். நமக்கு நெருக்கடிக்காலப் பணிகள் இருக்கின்றன. பாதுகாப்புப் பணிகள் இருக்கின்றன. அதை ஒட்டித் தான் வரி போட்டிருக்கிறோம். மக்களைக் கூடுமானவரை பாதிக்கக் கூடாது என்று தான் அதைக் கொண்டு வந்திருக்கிறோம்.

உதாரணமாக பஸ்காரர்களுக்கு கஷ்டம் இருக்கிறது என்று தெரிந்துதான் அவர்கள் இதுவரை இரண்டரை பைசா ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு என்று இருந்ததை அதிகாரிகள் சொல்லி, மூன்று பைசா வரை உயர்த்திக் கொடுக்கலாம் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு என்று நாம் உத்தரவு போட்டோம். நகர பஸ்களை எடுத்துக் கொண்டால் அங்கே வசிப்பவர்கள், அன்றாடம் அவர்கள் வாழ்க்கைக்கு செல்ல வேண்டியவர்களாக இருக்கிறார்கள். இன்றைக்கு சென்னையில் இரண்டு பைசா ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு; வெளியூர்களில் இருக்கும் பஸ்களுக்கு 3 பைசா ஒரு கிலோமீட்டருக்கு. எதற்காக இப்படி செய்திருக்கிறோம் என்றால் சென்னையில் இருப்பவர்கள், மதுரையில் இருப்பவர்கள், கோவையில் இருப்பவர்கள் தங்கள் வாழ்க்கைக்காக அன்றாடம் போகவேண்டி இருக்கிறது. அதனால் அவர்கள் அந்த அதிகமான வரி கொடுத்தால் கஷ்டப்படுவார்கள்; மொஃபசலில் இருப்பவர்கள் ஏதோ ஒரு வேலைக்காகத் தான் போவார்கள். தினம் தினம் சென்னையில் இருப்பவர்களைப் போல் அவர்கள் போக வேண்டிய அவசியமில்லை. ஆகவே அவர்களுக்கு வரியால் நஷ்டம் அல்லது இதனால் வாழ்க்கைச் செலவு ஏறிவிடாது. சென்னையில் போட்டால் வாழ்க்கைச் செலவு ஏறிவிடும் மொஃபசலில் போட்டால் அவ்வளவு ஏறாது. அந்த அடிப்படையில் தான் போட்டிருக்கிறோம். பொதுவாக பஸ் சர்வீஸ் நடத்துபவர்கள் City and mofussil services வைத்திருக்கிறார்கள். சிட்டி சர்வீஸ் மட்டும் வைத்திருந்தால் கட்டுப்படியாகாது. சிட்டி சர்வீஸ் லாபகரமானதல்ல, என்ற காரணத்தால் தான் transport கம்பெனி நியூயார்க்கில் நஷ்டமடைந்து அவர்கள் அதை Local authority-க்கு விற்று விட்டார்கள். இன்றைக்கு நியூயார்க்கில் ஓடும் பஸ்களுக்கு "குஷன்" கிடையாது. வெறும் bucket seats தான் இருக்கும். நம் ஊரில் இருப்பவர்கள் அதைப் போய் பார்த்துவிட்டு வந்தால் உபயோகமாக இருக்கும். இங்கேயும் அப்படி இருக்கலாமா என்று யோசனை கூடச் செய்யலாம். ஆகவே இந்த இரண்டு சர்வீசுகளையும் அவர்கள் நடத்துவதால் அவர்களால் ஓரளவு சமாளிக்க முடியும் என்று நினைக்கிறேன். இந்த வரியில் விவசாயிகளுக்கு கொஞ்சம் சலுகை கொடுக்க வேண்டும் என்று சொல்லப்பட்டது. சாதாரண காலமாக இருந்தால் இதை பரிசீலித்து இருக்க முடியும். இப்போது அதற்கு எவ்வித சலுகையும் கொடுப்பதற்கில்லை என்று சொல்லி என் வார்த்தையை முடிக்கிறேன்.

(Mr. Chairman in the Chair)

MR. CHAIRMAN : The question is :—

'That the Madras Sales of Motor Spirit Taxation (Second Amendment) Bill, 1965 (L. A. Bill No. 33 of 1965), as passed by the Assembly, be taken into consideration".

[Mr. Chairman] [11th November 1965

The motion was put and carried and the Bill was taken into consideration.

Clause 2 was put and carried.

Clause 1, the long title and the enacting formula were put and carried.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: Mr. Chairman, Sir, I move—

'That the Madras Sales of Motor Spirit Taxation (Second Amendment) Bill, 1965 (L. A. Bill No. 33 of 1965), as passed by the Assembly be passed'.

MR. CHAIRMAN: The question is—

'That the Madras Sales of Motor Spirit Taxation (Second Amendment) Bill, 1965 (L.A. Bill No. 33 of 1965), as passed by the Assembly be passed'.

The motion was put and carried and the Bill was passed.

(6) THE MADRAS WAREHOUSES (AMENDMENT) BILL, 1965 L.A. BILL NO. 38 OF 1965.)

*THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: Mr. Chairman, Sir, I move—

'That the Madras Warehouses (Amendment) Bill a, 1965 (L.A. Bill No. 38 of 1965), as passed by the Assembly, be taken into consideration".

Every warehouseman who obtains licences under the Madras Warehouses Act, 1951 (Madras Act XV of 1951), should issue a receipt in the prescribed form which shall contain the full particulars of the goods deposited. The form of the warehouse receipt in vogue is set out in Form No. 7 appended to the Madras Warehouses Rules 1953. The question of adopting a revised form of warehouse receipt was engaging the attention of the Central Warehousing Corporation from May 1959. At the Fifth All-India Warehousemen's Conference held at Indore in November 1960, it was decided that a uniform warehouse receipt form should be adopted in all States with a view to make it popular and capable of easy negotiation and to get the warehouse receipts of both the Central and State Warehousing Corporations printed in the Government Press at Nasik to make it fool-proof against any possibility of forgery. The Central Warehousing Corporation thereupon sent the draft of a revised receipt for approval by the State Government which would be adopted by all the States. One of the conditions printed on the reverse of the warehouse receipt is that, if the warehouseman after reasonable efforts is unable to sell the goods, he may dispose of them in any

a Printed as Appendix VII on pages 270-271 infra.